

Organo de la Federación Obrera Ferrocarrilera

Aparece mensualmente

Secretaría: abierta de 10 a 8 p. m. | Redaccion y Administración MÉJICO 1856 - U. T. 3180 (Libertad) | Reuniones del Consejo Federal los viernes a las 6 p. m.

Año VII — Buenos Aires, Julio de 1918 — Núm. 51

NUESTRA REAPARICION

Después de casi un año de silencio, reaparece **"El Obrero Ferroviario"** para reflejar en sus columnas todos los anhelos del gremio, y exteriorizar, al propio tiempo, los propósitos que persigue la Federación.

La suspensión de **"El Obrero Ferroviario"** no obedeció—como podría suponerse—a causas de decadencia. Muy al contrario.

Durante el tiempo en que nuestra organización suspendió la publicación de su órgano oficial, es cuando su nombre y sus actos repercutieron en el país con mayor intensidad.

Las grandes huelgas producidas desde un año a esta parte—que han conmovido hondamente la vida del gremio ferroviario y la de todo el país—dieron a nuestra institución una notoriedad condigna a su importancia.

Bastaría sólo para demostrar esta aseveración que la prensa diaria, que desdeñaba anteriormente acoger en sus columnas nuestras comunicaciones de información gremial, les da en la actualidad una atención preferente, muy justificada por el desarrollo que hemos alcanzado en la acción sindical.

No obstante esta ventaja, muy sugerente por cierto, es bueno tener en cuenta que una publicidad de tal índole se resiente por el espíritu unilateral que la inviste. La casi totalidad de los diarios del país sirven incondicionalmente los intereses del capitalismo, y, con el propósito de satisfacer esa inspiración, desfiguran casi siempre los móviles de nuestros actos federativos o societarios.

Es esta sistemática adulteración de los hechos mucho más perjudicial que el profundo silencio de otros tiempos.

He aquí, pues, una de las razones primordiales de la reaparición de nuestra hoja federativa.

Ella vendrá a darnos la publicidad que reclama nuestra gran acción, y, sobre todo, a reflejar con rigurosa verdad y exactitud nuestras necesidades colectivas y a poner de relieve, con caracteres inconfundibles, los móviles elevados y nobles que propulsan nuestra acción del presente, toda destinada a crear un futuro de fuerza, eficacia y victoria para nuestra labor de mejoramiento común.

Abundan, además, otras muy poderosas razones para que **"El Obrero Ferroviario"** vuelva hoy a la vida. Entre éstas no es posible silenciar la tarea de difamación y de hostilidad enconada que realizan las empresas ferroviarias, mortales enemigas de nuestra organización.

Desde el comienzo de los esfuerzos organizadores hasta la fecha, han perseguido sin tregua a los militantes de la Federación. Sin embargo, la organización—a pesar de que antes era mucho más pequeña y débil de lo que es ahora—supo sobrellevar esos ataques. La unión y la concordia que siempre existió en nuestras filas, nos permitió resistir victoriosamente a todos esos ataques.

La Federación Ferroviaria—en sus seis años de existencia—no sólo no pereció ante los recios ataques de las empresas y sus lacayos, sino que ha realizado continuos y asombrosos progresos.

La Federación, por su amplitud de propósitos y la corrección de sus procedimientos, ha conquistado la simpatía de todos los ferroviarios. Libre como ha estado y está de todo dogmatismo político, exenta de toda preocupación sectaria y emancipada de toda estrecha preocupación corporativa. Con una exacta comprensión de la naturaleza del gremio, en vez de defender los intereses de una categoría determinada, su acción se inspiró siempre en los intereses fundamentales y de los derechos de todos. En virtud de esto, la Federación Ferroviaria vió crecer sus fuerzas por la incorporación de los obreros y empleados, y convertióse en una institución poderosísima, a pesar de que las empresas no habían omitido medios para contrarrestar su desarrollo.

En la huelga de octubre, se pusieron de manifiesto las fuerzas de la Federación, las que resultaron superior a toda expectativa.

El gremio ferroviario—completamente unido y solidario—resultaba una potencia incontrastable. Las empresas, para atenuar en parte las consecuencias morales de la derrota que descontaban, apelaron a la estratagema de "suspender los servicios", que se paralizaban por resolución del personal. Sin embargo, en esa ocasión nadie se engañó. Todos quedaron compenetrados del inmenso poder de la organización y las mismas empresas, después de una resistencia obstinada y ciega, viéronse precisadas a capitular.

En esas circunstancias, tuvieron que renunciar a sus viejos propósitos y declarar que no tomarían represalias.

Y, de haber continuado unido el personal es seguro que las empresas hubieran tenido que renunciar definitivamente a su tan cara esperanza de ver destruída la organización.

Desgraciadamente las cosas no ocurrieron así. Se empezó una guerra fratricida con "La Fraternidad"; se sucedieron varias huelgas parciales que, por una falta de preparación, en vez de afianzar los derechos obreros, disgregaron en parte la organización.

Las huelgas del Central Argentino, del Central Córdoba, y las recientes de las líneas del Sud y Pacífico, con el resultado conocido, han hecho revivir el viejo espíritu reaccionario de las empresas.

Sin embargo, aprovechando la experiencia de los pasados años, las empresas apelan a nuevos medios para destruir la Federación. Viendo que no pueden destruirnos en lucha franca y abierta, apelan al procedimiento jesuítico.

Para contrarrestar esta obra infame e ilustrar al gremio sobre sus fundamentales problemas, resurge **"El Obrero Ferroviario"**. El que ha contribuído a llevar a la organización a la altura en que se encuentra, es el que—como paladín de la organización—ha de desenmascarar a los elementos que las empresas han introducido en nuestras propias filas para sembrar la división y poner de manifiesto, además, todas las bajas maniobras, a fin de que el gremio esté siempre alerta y sepa desbaratarlas oportunamente.

Para la feliz realización de estas intenciones es necesario el concurso activo, inteligente y desinteresado del gremio. Es a él que solicitamos en esta hora especial de nuestra existencia, y es nuestra esperanza que no ha de dejar de responder espontáneamente a nuestro llamado. Pues de él depende, en su totalidad, el triunfo de todas nuestras aspiraciones, como hombres de trabajo, que abrigan ideales superiores.

Asalto de la Secretaría Central

Los autores de esa hazaña

Los trabajadores ferroviarios, tienen conocimiento del burdo sainete que a costa de nuestra querida institución, llevó a cabo un puñado de miserables sujetos en la noche del 25 al 26 de mayo pasado, por cuanto los grandes diarios—tan adiptos al capitalismo ferroviario—se encargaron de difundir y abultar la "hazaña" realizada. Según la información de **La Prensa** y **La Nación**, **un importante núcleo de ferroviarios** de diversas empresas, en una reunión celebrada esa noche, había resuelto destituír a los componentes del Consejo Federal, al secretario del mismo y a los demás empleados de la secretaría central. En esa misma publicación, se hacía notar que se había constituído un nuevo consejo, y para que nadie tuviera duda sobre los propósitos "revolucionarios" de estos consejeros, se hacía público—seguramente para tranquilidad de la administración del Pacífico y Sud—que **la agitación realizada por la Federación Obrera Regional Argentina, no tendrá ningún resultado práctico.**

Además de esto, los asaltantes, para sorprender la buena fe de los ferroviarios, hacían constar, tambien que habían resuelto **convocar de inmediato una reunión de secretarios de la capital y secciones circunsvecinas para que resolvieran lo que correspondía.**

¿Qué había ocurrido? Aún cuando son del dominio público todos los pormenores de esta farsa, y son conocidos los protagonistas de la misma, en virtud de los informes suministrados por el Consejo Federal en las circulares 86 y 87 y en la copia del acta de las reuniones de los secretarios y delegados seccionales que acudieron a expulsar a los usurpadores, creemos oportuno consignarlo aquí del modo más breve posible para eterno baldón de sus autores, que han intentado introducir en la organización proletaria las prácticas y procedimientos de los políticos más abyectos.

A altas horas de la noche en cuestión, los sujetos Francisco Saavedra, Sebastián C. Acosta, Belarmino Alvarez Antonio Rojó, José Rodríguez Semino y Juan Taddey y el miembro del consejo José M. Amato, con la compilcidad del excontador Cándido Villaro y los ex empleados Alfonso Gómez y Atilio Taddey, aprovechando la ausencia del Consejo y del secretario, violentaron las cerraduras de las puuertas y se pocesionaron del local, convirtiéronse de por sí y ante sí, en autoridades supremas, y, completaron la farsa indigna, con la hipócrita publicación de que su vergonzosa hazaña era fruto de la deliberación de un importante núcleo de ferroviarios.

Como se puede constatar por los nombres, con la unica excepción de J. Taddey, todos los protagonistas son elementos totalmente desconocidos, que recien se incorporaron a nuestra Federación cuando se hizo fuerte y poderosa. Si algunos de estos, como Rodríguez Semino y Amato fueron electos por el congreso último para integrar el Consejo, este hecho, más que a su favor habla en contra de los delegados que participaron en el mismo.

Pués, por sus antecedentes, ni uno ni otro podía ser llamado a tan alto puesto de responsabilidad. Rodríguez, por ejemplo, fué carnero en el movimiento de 1912 y activo militante de la Reforma Ferroviaria, y M. Amato, no obstante sus pretenciones de revolucionario, se negó obstinadamente a ingresar en la Federación a pesar de haber sido invitado por varios guardas del Oeste y el secretario general reiteradas veces... De manera pués, que estos "valientes", sólo se acordaron de la organización, cuando ésta por los esfuerzos y sacrificios de los compañeros conscientes, llegó a imponerse a las empresas.

Y lo que se ha dicho de estos dos "adalides", puede aplicarse también al flamante secretario señor Francisco Saavedra. Este personaje que como es sabido perteneció a la sección Junín y llegó a desempeñar el puesto de secretario de la misma, a pesar de haber entrado al servicio de la empresa en 1913 ,ingresó a la organización dos o tres días antes de la huelga de octubre.

Como se ve, si todos los ferroviarios hubieran tenido la debilidad y falta de hombría que se descubre en estos apóstoles de última hora, no habríamos tenido organización ni habríase llevado a cabo la admirable huelga dle mes de octubre.

Lo que es digno de hacer notar, también es que no obstante su primera declaración, trataron de resistir a los delegados seccionales, que cumpliendo su propio llamado acudieron a expulsarlos. Y fracasados sus planes por la energía de los delegados y la sensatez de todas las secciones que con una unanimidad verdaderamente admirable expresaron su repudio a esa infame maniobra, se dedicaron a una obra de cizaña contra el Consejo Federal, con el único fin de provocar un desbande, obra que las empresas han de haber agradecido y estimulado con íntimo placer.

Para que los compañeros conozcan la honradez administrativa de los que trataron de erigirse en Consejo, hacemos notar que según una publicación de la sección Junín—que hubo necesidad de reorganizar—el señor Saavedra durante 150 días de actuación de secretario gastó la suma de **mil seiscientos treinta y nueve pesos con cinco centavos.**

"Ahora bien,—agregan los compañeros en la susodicha publicación—si dividimos esa cantidad—que muy seguramente será de "gastitos menores"—con el número de días indicado, se verá que "el mártir de la causa proletaria", costaba a los pobres obreros, que muchas veces no tienen que comer, la bonita cantidad de **diez pesos con noventa y dos centavos diarios.**

De los demás partiquinis de la farsa, no nos ocupamos porque, ademas de ser verdaderas nulidades, la actuación de ellos nos es completamente desconocida. Además, conociendo a los "adalides" se adivina lo que seran los otros.

De este triste episodio nuestra organización—después de los primeros instantes de confusión—ha salido robustecida. Con él se comprobó que el gremio ferroviario era más capaz y cuerdo de lo que lo suponían esa plaga de aventureros. Sin embargo, hemos comprobado, tambien, que hay en nuestras filas elementos indignos de seguir a nuestro lado, por cuanto so pretexto de no estar de acuerdo con la orientación del Consejo, hanse solidarizado con los asaltantes y no han trepidado en aprovechar esos momentos de angustias de la Federación para tratar de provocar un desbande.

Y para que no continúen con sus charlas entorpeciendo el funcionamiento normal de las asambleas, es preciso que los compañeros sensatos—realizando una verdadera obra de profiláxis—los coloquen al margen de nuestra organización.

Cuando hayamos alejados esos elementos sospechosos, la Federación habrá ganado en solidez, y el tiempo que hoy se pierde en contrarestar la obra insidiosa de esos charlatanes, se podrá dedicar a los interses fundamentales del gremio.

La limpieza es la base de la salud de los organismos biológicos, y es también fuente de prosperidad en los organismos sociales.

"El Obrero Ferroviario"

Nuestro periódico podrá reaparecer normalmente si las secciones se interesasen. Mientras su publicación se haga mensualmente—como se anunció a las secciones—se publicará sin tomar un redactor especial.

El Consejo Federal y el secretario—como lo han hecho siempre— tomarán a su cargo dicha tarea.

Sin embargo, como por falta material de espacio, hubo que dejar sin publicar todos los informes y colaboraciones que habían remitido las secciones y compañeros, advertimos que si las secciones se apresuran a solicitar los ejemplares y a remitir el importe de los mismos, que por resolución del segundo congreso ha sido fijado en tres centavos cada uno—el próximo número de **El Obrero Ferroviario** podrá aparecer dentro de 15 ó 20 días a más tardar.

Esperamos, pués, que los asociados en general, que hasta la fecha clamaban contra el Consejo por la no publicación del órgano oficial, tomarán nota de la declaración que antecede y harán que la comisión de sus respectivas secciones cumplan con el deber de enviar el importe de los ejemplares que necesita, facilitando de este modo la aparición regular de nuestro porta voz y la labor del Consejo Federal.

Los informes referentes a cuestiones de trabajo, para ser publicados en el periódico, deben venir con el vistobueno del secretario de la sección; pero no asi los artículos y demás colaboraciones, que se publicarán siempre qué sean de interés, y el remitente acredite su condición de socio.

Por la unidad gremial

y la readmisión de los despedidos del Sud y Pacífico

A fin de que los asociados se compenetren debidamente de los propósitos que animan al Consejo Federal, con respecto al fundamental problema dela unidad ferroviaria, insertamos a continuación las notas cambiadas con la comisión directiva de "La Fraternidad", las que han de servir de antecedente ilustrativo para el debate que sobre el particular, ha de promoverse en el próximo Congreso.

Y, para que nadie pueda tacharnos de parciales, a pesar de la escasez de espacio, nos hemos creído en el deber de hacer conocer, junto con la afirmación del Consejo, la de la comisión directiva de la entidad hermana.

Buenos Aires, mayo 7 de 1918.

A los compañeros de "La Fraternidad"

Camaradas, salud:

Vosotros conocéis nuestra situación.

Las empresas de los ferrocarriles Sud y Pacífico se niegan a readmitir todo el personal que estuvo en huelga.

No escapará al criterio de esa Comisión Directiva el propósito de las empresas, que es el de destruír nuestra organización. La F. O. F. la defenderá hasta el último extremo.

El Consejo Federal ante una situación que puede ser de angustias para el gremio ferroviario, lealmente se dirige a la institución hermana, "La Fraternidad", y le solicita su solidaridad para el caso de que la empresa del Sud y la del Pacífico, resolviéndose definitivamente a excluír a los elementos más inteligentes y abnegados, deba librarse una batalla decisiva.

Camaradas:

Ahorremos palabras, sabemos que vosotros nos comprenderéis: Los ferroviarios de la F. O. F., tienden su mano amiga a los ferroviarios de "La Fraternidad".

Esperando la vuestra, os saluda cordialmente.—**Alejandro Comolli**, secretario provisorio.

Buenos Aires, mayo 8 de 1918.

Compañero Alejandro Comolli (hijo), secretario provisorio de la Federación Ferroviaria:

Hemos recibido vuestra cordial carta de fecha de ayer.—Y dada la gravedad del asunto, trataremos de reunir cuanto antes a la Comisión Directiva en pleno, para que ella resuelva al respecto.

En cuanto la Comisión Directiva se haya pronunciado, daremos conocimiento a esa organización.

Cordialmente lo saluda—**José S, Sebastián**, presidente.—**Américo J. Baliño**, secretario gerente.

Buenos Aires, mayo 13 de 1918.

Al Consejo Federal de la Federación Ferroviaria.

De nuestra estima:

A continuación transcribimos el texto de la resolución adoptada por la Comisión Directiva, con respecto al pedido hecho por ese Consejo Federal:

"Reunida la Comisión Directiva en el día de la fecha, entró a considerar el pedido hecho por el Consejo Federal de la Federación Ferroviaria, para una acción de conjunto a fin de obtener la readmisión de las víctimas de los últimos movimientos huelguistas en los ferrocarriles Sud y Pacífico.

Aunque ese pedido no dice claramente en qué consiste esa acción de conjunto, la Comisión Directiva ha tomado como base la resolución publicada en los diarios, que han adoptado los Consejos de la F. O. R. A., la Ferroviaria y la Marítima, y que se refiere a la realización de una huelga general en el plazo más breve.

Considerada detenidamente la situación económica actual de la clase trabajadora, y la de los ferroviarios especialmente—agotados por el sinnúmero de huelgas a que han sido llevados en los últimos tiempos—la Comisión Directiva cree que no es el momento oportuno para la empresa de tan grandes esfuerzos y sacrificios.—Pero considerando que entre los obreros que se encuentran sin readmitir en el Sud y el Pacífico, hay muchos que han sido excluídos injustamente por dichas empresas, cree que el arbitraje es la solución razonable y certera del conflicto.—La constitución de un tribunal arbitral que estudiara minuciosamente los antecedentes de cada huelguista excluído, sería la mejor forma para que volvieran a sus puestos de trabajo los verdaderamente dignos de tal cosa y para que sólo quedaran excluídos los que pudieran ser responsables directos de delitos o de hechos que estén en pugna con el criterio honrado y honesto que debe presidir todos los actos de las organizaciones obreras."

Los fundamentos de esa resolución, serán expuestos detenidamente en una nota especial que no podremos terminar hasta mañana y que enviaremos en cuanto quede redactada y firmada.

Entretanto, reciban los saludos cordiales, por la Comisión Directiva; **José S. Sebastián**, presidente.—**Américo J. Baliño**, secretario gerente.

Buenos Aires, mayo 14 de 1918.

Al Consejo Federal de la Federación Ferroviaria.—Presente.

De nuestra estima:

Esta nota tiene por objeto fundamentar la resolución adoptada por la Comisión Directiva en su reunión de ayer y que fué de inmediato comunicada a ese Consejo.

Ante la nota enviada por ese consejo con fecha 7 del actual, la Comisión Directiva ha debido preguntarse en primer término, si es en realidad una mano amiga la que se nos tiende.—Se ha debido preguntar eso, porque la experiencia nos ha enseñado ya, a dudar de los buenos deseos y protestas de amistad de la Federación. A pesar de todo, la aceptamos como expresión de los sentimientos solidarios que en estos momentos puedan animar a los miembros del Consejo, pero sin dar a ese hecho la trascendencia que importaría un cambio fundamental de actitud de esta Comisión Directiva frente a ese Consejo Federal.

Se nos pide solidaridad sin decirnos claramente hasta donde deberá alcanzar ella ni en qué forma debe prestarse; pero hemos visto por las resoluciones adoptadas por los Consejos de la F. O. R. A., la Marítima y el de ustedes, que existe el propósito de realizar una huelga general en el plazo más breve.

Ante todo eso, la Comisión Directiva se ha planteado esta pregunta: ¿es el actual momento oportuno para pensar seriamente en una huelga general? Y para contestarse esa pregunta, ha analizado debidamente la situación actual, tocando todos los siguientes puntos: pésima situación económica de la clase trabajadora en general y la de los ferroviarios especialmente, debido a las numerosas huelgas a que han tenido que responder en los últimos tiempos; desmoralización y desorientación de los ferroviarios federados, ante las consecuencias fatales de las últimas huelgas y los hechos acaecidos en

el Consejo Federal; divorcio casi absoluto entre los nuestros asociados y los federados, debido a la campaña de difamación y calumnia, llevada a cabo desde ese Consejo por medio del empleado Mansilla; estado de ánimo completamente contrario a otra huelga, en el personal de los ferrocarriles Sud y Pacífico; influencia disolvente del sindicato anárquico de los ferrocarriles del Estado; preparación y envalentonamiento de las empresas por los fáciles triunfos que ha obtenido; predisposición de la opinión pública, en contra de toda nueva huelga porque éstas afectan profundamente a la economía nacional; situación del gobierno, que por decoro deberá mostrarse enérgico. Todas estas cuestiones y otras que escapan al detalle han sido estudiadas serenamente por la Comisión Directiva, llegando a la conclusión de que no es el actual momento oportuno para pensar seriamente en una huelga general que presente ciertas probabilidades de éxito.

Esto en cuanto se relaciona a la situación general del gremio. Pero observando nuestra situación especialmente, encontramos nuevos motivos para no acceder al pedido que nos hacen. En efecto: existe un marcado odio por parte de los federados hacia nuestros socios.—Diariamente, de un extremo al otro de la república, se producen hechos e incidentes que demuestran ese odio; publicaciones insultantes y deprimentes; amenazas permanentes que se hacen ya sea por medio del anónimo cobarde o ya sea utilizando la fuerza que da la superioridad numérica; boycott en el trabajo contra nuestros compañeros; en una palabra, toda una acción premeditada y permanente contra "La Fraternidad" y sus hombres, acción que en ciertos momentos ha alcanzado los extremos de la infamia. Hay más: hay en muchos el deseo vehemente de que "La Fraternidad" se embarque en una huelga, para darse el triste placer de traicionarla: hay federados que están preocupados en la confección de una lista de obreros del taller y del tráfico, que podrían en cualquier momento reemplazar al personal de máquinas.

Y todo ese odio ha sido fomentado desde Belgrano 2169. Tal vez los miembros del Consejo no serán los autores de esa campaña en nuestra contra; tal vez los empleados de confianza, Mansilla y Giordano, la habrán llevado a cabo a espaldas del Consejo; pero de cualquier modo hay que reconocer que al Consejo le corresponde la responsabilidad, por no haber sabido evitar a tiempo esas bajas maniobras que contra nuestra organización se hacían y de las que forzosamente debía tener conocimiento—indicios por lo menos—por las propias circulares que en nombre del Consejo se enviaba a las secciones. Claro está, que para que esa campaña encontrara eco entre los federados, ha debido haber una razón suprema. —Ella la encontramos en la incapacidad de la mayoría de los federados para saber apreciar las causas reales de los fracasos habidos y establecer las responsabilidades consiguientes. Esa incapacidad ha sido entonces, explotada hábilmente en contra "La Fraternidad", atribuyéndole la culpa de todos los fracasos, y los federados han seguido esa pista falsa, cuando hubieran podido comprobar fácilmente el engaño de que eran víctimas tomando como base nuestra oposición sistemática al sistema de las huelgas parciales. Consecuencias de todo ese engaño adoptado como sistema, ha sido el entronizamiento de un aventurero del movimiento gremial, que a fuerza de audacia hundía la organización en el descrédito y la ruina, quien sabe por cuenta de quién.

Todo eso plantea la necesidad de que el Consejo Federal no caiga en el error de seguir por el mismo camino. Tienen ustedes la obligación moral, ineludible, de aprovechar la dura y dolorosa experiencia para cambiar de táctica y rehacer la obra destruída. La Federación necesita ante todo reorganizar sus fuerzas y disciplinarlas. Realizando este propósito con sinceridad, debe llegar también hasta el cambio del sistema de organización, porque éste se presta a la indisciplina. La autonomía ilimitada lleva fatalmente a la desorganización y da lugar y facilidad al entronizamiento de elementos extraños, a charlatanes de oficio que con habilidad y audacia arrastran a la masa ignorante hasta colocarla bajo las garras del enemigo, al cual esos charlatanes sirven admirablemente.—Organizar, disciplinar, educar esa masa, debe ser la misión fundamental de ese Consejo, si quiere trabajar efectivamente por el porvenir de la organización obrera ferroviaria. Sobre todo, hay que educar a la masa para que sepa obedecer a los que sepan mandar y para que sepan comprender cuando se les manda mal para que puedan darse los dirigentes que sepan mandar bien.

Volviendo al actual conflicto, debemos apuntar algunas observaciones: Está comprobado plenamente, que las huelgas del Sud y del Pacífico han sido una consecuencia lógica de las facultades extraordinarias que tenía el secretario rentado de la Federación. Esa huelga no tenía ningún motivo legal, y de aquí resulta otra vez la responsabilidad del Consejo Federal, que ha debido ver el asunto por sus propios ojos y no por los de su empleado. Pero las empresas ganaron la partida: fueron las vencedoras y como tales se creen con derecho—el derecho que da la fuerza—para imponer condiciones. Es una situación que hay que aceptar en lo que tenga de irremediable, pero que bajo ningún pretexto hay que complicar para no hacerla irremediable del todo. Tan seguras se muestran las empresas de su victoria, que hasta han desechado la intervención personal del presidente de la República; y es porque creen tener en sus manos el medio de asegurar la exclusión definitiva del trabajo de hombres cuyos antecedentes los hacen peligrosos para la seguridad de la empresa.

¿Existe en realidad ese elemento peligroso? Es algo que no se puede afirmar ni negar en absoluto. Pero lo que es indudable, es que no todos los obreros sin readmitir són peligrosos. Nos consta que hay muchos acusados del simple delito de pertenecer a la Federación y hacer propaganda. De ahí que sea necesario estudiar los antecedentes de todos y cada uno de los obreros sin readmitir, para ver si en realidad hay alguién que deba ser excluído porque no merezca la defensa de la organización. Y el arbitraje, es el medio inteligente que debe ponerse en práctica. Un tribunal arbitral que estudiara los antecedentes personales de cada compañero afectado, estamos seguros que resolvería favorablemente el conflicto para la gran mayoría de los que actualmente se encuentran separados de su puesto.

Hay que plantear el arbitraje, pués, si se quiere dar al conflicto una solución legal y estable. Y recién si las empresas se negaran a aceptar ese arbitraje, afrontando todas las responsabilidades de su actitud ante la opinión pública, vendría el pensar en otras medidas más graves.

Hemos tenido que escribir tanto para explicar bien el fundamento de la resolución adoptada. La Comisión Directiva hubiera explicado personalmente todas estas cosas a ese Consejo Federal, si no lo impidiera terminantemente la situación en que hoy se encuentran colocadas las dos organizaciones, situación provocada por la resolución del último congreso de federados, que resolvió hacer la fusión por su cuenta absorbiendo "La Fraternidad" y por cuyo motivo, le es imposible a la Comisión Directiva tratar directamente con ese Consejo. Esa resolución, repetimos, es la que fatalmente nos separa y esperamos que ustedes así lo comprendan.

Esperando que ese Consejo sabrá apreciar todo el grado de sinceridad que ha animado a la Comisión Directiva en este asunto, saludamos cordialmente, por la Comisión Directiva.—**José S. Sebastián**, presidente,—**Américo J. Baliño**, secretario gerente.

Buenos Aires, mayo 17 de 1918.

Camaradas José San Sebastián y Américo J. Baliño, Presidente y Secretraio de "La Fraternidad".

Estimados camaradas:

Hemos recibido vuestras notas de fecha 13 y 14, conteniendo la primera la resolución que la Comisión Directiva adoptó sobre nuestra nota de fecha 7, y la segunda los fundamentos en que, según ustedes, se apoya la resolución de referencia.

Este Consejo Federal, después de estudiar con la debida atención el contenido de ambas comunicaciones no puede menos que manifestar la dolorosa impresión recibida al constatar en ellas conceptos inamistosos y la ausencia del alto espíritu de solidaridad obrera, que no esperábamos hallar en los miembros de esa cocomisión. Y declaramos sinceramente nuestra sorpresa tanto más cuando casi se pone en duda la pureza de sentimientos que ha inspirado nuestra franca y leal nota de fecha 7.

El acto del Consejo Federal, al dirigirse a esa Comisión Directiva, consideramos deber juzgarse por lo que importa una nueva orientación de nuestra institución y nunca jamás como una intención malevolente, según se desprende de la vuestra, contra la institución que representáis. No esperábamos, en verdad, que esa Comisión Directiva contestara en la forma que lo ha hecho, derivando la cuestión sobre el terreno resbaladizo de polémica sobre hechos y cosas pretéritas, y en el cual nos resistimos a entrar. Y no nos explicamos esa actitud, porque al dirigirnos a esa Comisión Directiva, habíamos tenido muy en cuenta las reiteradas declaraciones hechas por ustedes, según las cuales no apoyábais ni os considerábais obligados a prestar solidaridad mientras ésta no os fuera solicitada directamente por este Consejo Federal.

Nuestra nota de fecha 7, breve pero sin ninguna clase de eufemismo condensaba en pocas líneas nuestra situación y reflejaba el estado de ánimo de este Consejo, quien no solamente solicitaba vuestra solidaridad por nota, sino que, para evitar toda posible confusión y aclarar cualquiera duda que pudiera tener esa Comisión Directiva, había facultado al que suscribe para concurrir a vuestra reunión.—Y mientras pensábamos que nuestra petición jamás podría ser rechazada desde que, podría decirse que ella se fundamentaba en declaraciones claras e intergiversables de esa Comisión Directiva, recibimos la ingrata impresión que la lectura de vuestras notas produce en todo espíritu obrero, porque con ellas, además de no corresponder a los elevados fines solidarios que expresábamos en la nuestra y confiábamos encontrar en ustedes se llega—lo repetimos—al extremo de insinuar que tras nuestra mano amiga pudiera ocultarse una celada contra vuestra organización.

Después de rechazar semejante imputación, debemos manifestar que ésta, como las demás apreciaciones que se hacen en la vuestra última sobre hechos y cosas ocurridos, ofensivas para nosotros y deprimentes para el gremio en general, nos revelan un estado de ánimo irreflexivo y enconado, que, si pudiera tener algún fundamento en los acontecimientos producidos en el gremio durante los últimos meses, en cambio, nos parece que carece de oportunidad y no guarda siquiera remota relación con el problema que os planteábamos en nuestra nota anterior. En virtud de tal circunstancia y de muchas consideraciones, que por obvias omitimos, el Consejo Federal cree de todo punto de vista inútil e innecesario cualquier debate sobre hechos consumados. El gremio ferroviario, que conoce todo lo ocurrido, sabrá hacer justicia y colocar el índice de la conciencia proletaria tanto a los que han fomentado la lucha fraticida como a los que con vanos pretextos tratan de prolongar inútil e indefinidamente ese lamentable estado de cosas.—Lo que preocupa y desea este Consejo es la desaparición de ese estado de tirantez que perjudica por igual a ambas entidades y a todos los ferroviarios en general, en beneficio exclusivo de las empresas, nuestro enemigo común.—Y esto es más que un simple deseo: es nuestra más firme decisión.

No consideramos que deba prolongarse la guerra fraticida entre la familia ferroviaria; no es posible prolongar esta situación de inamistad que sólo sirve para sacrificar nuestros comunes intereses y aspiraciones, máxime cuando tenemos que hacer frente a un adversario poderosísimo que está siempre en acecho y el cual, aprovechando nuestros litigios, hoy quiere destruír la Federación para poder hacer mañana lo mismo con "La Fraternidad". Y es en virtud de ese firme propósito unionista y del vehemente deseo de hacer desaparecer la discordia existente, que este Consejo se cree obligado a no debatir todos los problemas que directa o indirectamente se rozan en vuestras notas, dado que el debate, además de inútil, podría resultar contraproducente por cuanto él pudiera exacerbar las pasiones y prolongar el distanciamiento existente. Es, pues, fundamental la cuestión planteada con nuestra nota de fecha 7. Lo que ahora nos preocupa, y esperamos preocupe también a esa Comisión Directiva, es el enemigo que a uno y otro nos amenaza. Las empresas tratan hoy de quebrantar nuestra organización, y, si lo consiguieran, estamos seguros, que mañana intentarían hacer lo propio con la vuestra. Y planteado en estos términos el conflicto—que son los únicos que corresponden a la realidad, nos permitimos preguntar: ¿Será posible que ustedes presencien impasibles como el enemigo se ensaña con una de las víctimas sin que vuestra ayuda, que puede y debe ser prestada, corra al lado de los hermanos vuestros para salvarlos del peligro? Esto es, camaradas el problema que os sometemos y esperamos resolveréis con altura y dignidad.

El Consejo Federal no puede compartir vuestra apreciación del momento, según la cual las empresas han ganado la partidad; vale decir: que la fiera ha devorado la presa. Si bien es cierto y aceptamos el principio de que la fuerza da derechos para imponer condiciones, las empresas, a pesar de haber puesto en juego toda la fuerza que les da su estrecha solidaridad y fuerzas ajenas para imponer su despóticos caprichos a los federados, éstos no han tenido de su parte toda le fuerza de la solidaridad para vencer a aquellas. Otra cosa hubiera sido la situación de aquellas si frente a todas sus fuerzas coaligadas hubieran estado los ferroviarios de toda la República junto con los demás trabajadores organizados! No ha sido, así, desgraciadamente; las empresas vencieron, aunque aparentemente, a una parte; han vencido en la misma forma que vencieron a los maquinistas y foguistas en su memorable lucha de 1912. —Pero hay ahora una diferencia fundamental. En aquella ocasión La Fraternidad hubo de aceptar la situación que le creaba la victoria de las empresas, porque dió derecho a seleccionar el personal, porque era irremediable la situación.

La vuestra era la única organización (desde que nuestra entidad recien daba, puede decirse, sus primeros vagidos) y no obstante los 52 días de sacrificios que exigió aquella lucha, las empresas consiguieron una victoria casi definitiva.—Hoy en cambio, la situación es afortunadamente distinta.—La Federación no puede aceptar como irremediable la situación creada por los últimos conflictos, puesto que ellos—por hallarse circunscriptos a dos únicas empresas—sus resultados pueden ser modificados favorablemente con una acción más amplia.—Si a estas consideraciones se agrega el hecho de que durante los conflictos aludidos—por las circunstancias que son del dominio público—los maquinistas y foguistas permanecieron indiferentes, se comprenderá fácilmente que no estamos en una situación irremediable.

En el año 1912 la situación era irremediable porque las empresas habían vencido a toda la fuerza organizada, lo que no ha ocurrido hoy.—Fué vencida una parte, pero como todo el gremio está organizado, nos basta abandonar los prejuicios y el amor propio para convertir esa escaramuza en batalla decisiva, que se trueque en hermosa victoria.

Si La Fraternidad se compenetra del peligro que comportan para sí misma estos aparentes triunfos de las empresas y acude a nuestro llamado solidario, la victoria que las mismas empresas se atribuyen tendrán el mismo alcance que las de Pirro.—Y considerando la gravedad de la situación creada por el éxito parcial y momentáneo de las empresas; por el peligro que ese afianzamiento tiene para la organización y las conquistas, nos hemos dirigidos a ustedes buscando el punto que nos une en un propósito común y no los errores que han motivado la separación. Queremos nuevamente que la Comisión Directiva, por su parte, se coloque en las mismas alturas de mira y en el plano de inteligencia y de concordia en que nos hemos colocado nosotros. Estamos seguros que si la Comisión Directiva comparte estos sentimientos, muchos de los males que señalamos en los fundamentos de su resolución han de desaparecer de inmediato.

Por lo demás, en cuanto a nosotros se refiere—aun cuando estas manifestaciones puedan ser interpretadas por los espíritus mezquinos como fruto de circunstancias apremiantes o debilidad—declaramos que hemos sido y somos partidarios sinceros de la unión y que, además de deplorar la guerra fraticida, estamos decididos a no omitir esfuerzo alguno hasta conseguir que la concordia reine de nuevo en la familia ferroviaria.

Esperamos, pues, que esa Comisión juzgue la situación con altura de espíritu y contribuya, de su parte, a tender un velo sobre el reciente y doloroso pasado. Si ayer hemos tomado los puntos de discordia para llegar a una inteligencia, y en cambio fuímos conducidos a un distanciamiento lamentable, elijamos hoy los puntos de contacto—y que son muchos, podemos decir los fundamentales —para llegar a lo que es una necesidad generalmente sentida por todo el gremio: la unidad de acción.

Expresados, así sin ambajes, los sentimientos que animan al Consejo Federal, debemos manifestar que no es posible aceptar vuestra indicación sobre la solución del actual conflicto. Al declarar esto, queremos dejar bien sentado que este Consejo Federal no ha encarado la cuestión con un punto de miras extremo. A pesar de reconocer que las acusaciones de las empresas, al calificar de delincuentes y agitadores profesionales a personas que llevan muchos años en su servicio, como ocurre con la totalidad de los componentes destituídos, carecen de fundamento, el Consejo Federal, al solicitar la cooperación de los trabajadores, incluso la de ustedes, haciendo honor a la situación real del gremio, no ha tenido inconvenientes en aceptar, antes de recurrir a cualquiera medida extrema, los procedimientos conciliatorios aconsejados por la Federación Obrera Regional Argentina.

Como ustedes, no ignoran, hemos aceptado la mediación del presidente de la República con el objeto de evitar toda medida extrema. Y es del dominio público que éste reconoció la justicia que nos asiste al solicitar de las empresas la readmisión de todo el personal destituído. No ha entrado, pues, en nuestros cálculos embarcar a la clase obrera y a los ferroviarios en particular a una huelga inconsulta. Hemos preferido antes los procedimientos conciliatorios aconsejados por la F. O. R. A. Sin embargo, las empresas nada han hecho para evitar tales medidas. Antes bien, han rechazado la indicación del primer magistrado en el sentido de readmitir, sin exclusión ninguna, a todo el personal declarado cesante. Y lo han hecho, seguramente, por las mismas razones que exponen ustedes, en la nota de fecha 14: "porque creen tener en sus manos el medio de asegurar la exclusión definitiva del trabajo de hombres cuyos antecedentes los hacen peligrosos para la seguridad de las empresas".

Como se ve, las empresas, en esta oportunidad, para justificar su conducta no han hallado siquiera nuevos adjetivos; pues los que se aplican ahora a nuestros compañeros son una repetición de los empleados en contra el personal de tracción en 1912: "agitadores profesionales y piratas" y nada más.

Ahora bien: ante la actitud de las empresas que se niegan obstinadamente a aceptar la petición conciliatoria del presidente de la República, ¿creen sinceramente los camaradas que integran la Comisión Directiva que encuadra la proposición de arbitraje, en esa circunstancia? —Reflexionen bien los camaradas la proposición presentada; juzguen con la debida imparcialidad la situación que rodea el conflicto y concluirán con nosotros estamos seguros, por comprender que no es posible ya la constitución de un tribunal arbitral para juzgar la situación personal de cada uno de los destituídos. Después de la negativa de las empresas de atender la indicación presidencial, creemos que lo único que corresponde es prepararse a una acción enérgica y general de los trabajadores.

Nosotros no podemos engañarnos a si mismo. Con todo que apreciamos en su exacto valor la crítica situación económica a que ustedes hacen referencia, consideramos, que no debe escapar a los hombres sinceros, que actúan en el movimiento obrero con propósitos elevados y francos, la importancia que tienen los factores de orden psicológicos. — Una orientación nueva en las relaciones de las dos instituciones, inspirada en fines honestos de solidaridad recíproca; la actitud solidaria de toda la clase obrera organizada del país con todos los ferroviarios—si habríamos de empeñarnos en una nueva lucha en defensa de los derechos en peligro,—serían factores que exaltarían la acción combativa de los ferroviarios y dejarían asegurado el éxito definitivo y permanente de nuestras organizaciones.

Por todo esto deseamos que los camaradas de la Comisión Directiva, analicen con detenimiento y sin preconceptos, las razones expuestas, que como se ve, se inspiran en los más fundamentales intereses del gremio y son un reflejo fiel de la realidad circundante.

Y esperamos que verán, como nosotros, la necesidad que hay de defender—hoy más que nunca—la estabilidad del personal y el derecho de asociación que las empresas se empeñan en desconocer.

Así, pues, que si vemos la necesidad de apelar a la huelga general—no es porque desconozcamos los sacrificios que esa acción comporta para el gremio, y a los trabajadores en general—sino por ser ella la única medida eficaz que puede determinar a las empresas a deponer su terca intransigencia. Y, finalmente, como tenemos la seguridad que estos anhelos son compartidos por todos los ferroviarios, queremos creer que esa Comisión Directiva, dándose cuenta del verdadero alcance de nuestra invocación solidaria, prestará su más entusiasta y decidida cooperación a la batalla que hemos de emprender junto con todos los trabajadores del país para asegurar un hermoso porvenir a la organización proletaria.

Con lo expuesto, creemos haber fijado con toda nitidez los propósitos unionistas que nos anima y a la vez explicado el alcance del pedido solidario formulado en nuestra nota de fecha 7.

En la confianza de ser comprendidos, os saluda fraternalmente. Por el Consejo Federal,—**Francisco Rosanova**, secretario general.

Buenos Aires, junio 3 de 1918.

Compañero **Américo J. Baliño**, Secretario gerente de "La Fraternidad".—Alberti 354.—Capital.

De nuestra consideración:

No habiendo recibido aún contestación a nuestra nota última, y teniendo conocimiento que la comisión directiva se ha reunido posteriormente al envío de la misma, nos hacemos un deber el comunicarle que el Consejo Federal vería con agrado que se remitiera a la brevedad la contestación susodicha, o se le diera conocimiento de las causas que han existido para que esa secretaría no comunicara la resolución que la Comisión Directiva ha tomado al respecto.

Esperando dará satisfacción a este pedido, le saluda en nombre del Consejo Federal,—**Francisco Rosanova**, secretario general.

Buenos Aires, junio 4 de 1918.

Camarada Francisco Rosanova, secretario general de la Federación Ferroviaria—Belgrano 2169.—Presente.

De nuestra consideración:

Adjuntamos a la presente la contestación a la última nota de ese Consejo Federal.

Como verá, la respuesta lleva fecha anterior, pues esperábamos que usted nos comunicara el actual domicilio oficial de la Federación, después de los hechos conocidos.

Hoy recién lo hace, y en consecuencia nos apresuramos a enviarle la contestación de referencia.

Saludamos cordialmente—**José San Sebastián**, presidente.—**A. J. Baliño**, secretario-gerente.

Buenos Aires, mayo 23 de 1918.

Al Consejo Federal de la "Federación Ferroviaria"—Belgrano 2169—Capital.

Por la presente llevamos a conocimiento de ese Consejo Federal, que la Comisión Directiva de esta organización ha resuelto confirmar en todas sus partes, la resolución adoptada en fecha 13 del actual con motivo del pedido que ustedes hicieron oportunamente.

Insistimos en esa resolución, porque no sólo vuestra nota última no aporta a la discusión del asunto ningún argumento nuevo, sino que ella y los hechos producidos posteriormente nos confirman de que la única viable y lógica solución del conflicto pendiente con las empresas de los ferrocarriles Sud y Pacífico, se ha de hallar por medio del arbitraje que hemos aconsejado. Es la única solución que las empresas se verán moralmente impedidas de rechazar, porque de hacerlo, se colocarían en una situación de odiosa intransigencia que les enajenaría de inmediato las simpatías de la opinión pública.

Recapacite ese Consejo y colóquese dentro de la realidad del momento actual, dejando de lado lirismos revolucionarios para hacer obra práctica en beneficio de los compañeros exonerados injustamente a raíz de las últimas huelgas.

Nuestra sinceridad y nuestra experiencia hacen que entendamos así la solidaridad obrera que ustedes invocan, y ello es también, precisamente, lo que nos dará los medios para afrontar las consecuencha con las empresas.

Saludamos cordialmente a ese Consejo, cias del momento actual, en nuestra lupor la Comisión Directiva,—**José San Sebastián**, presidente.—**Américo J. Baliño**, secretario-gerente.

Buenos Aires, junio 12 de 1918.

Camaradas José San Sebastián y Américo J. Baliño, presidente y secretario de La Fraternidad.—Alberti 354.—Capital.

Estimados camaradas:

Obran en nuestro poder vuestras atentas de fecha 23 del mes ppdo. y 4 del corriente, de cuyo contenido tomamos debida nota.

En vista que, no obstante lo expuesto en nuestra nota de fecha 17 de mayo, esa Comisión Directiva ha creído conveniente confirmar en un todo su anterior resolucióón, el Consejo Federal—firme en su propósito de llegar a una inteligencia con esa entidad y como acto de deferencia hacia la misma—cree conveniente, antes de adoptar una resolución definitiva, solicitar a esa Comisión Directiva una más amplia aclaración sobre el alcance y significación de la precitada resolución.

Porque, como se recordará, en nuestra nota anterior, al referirnos a la proposición del arbitraje, manifestamos que después de la mediación del primer magistrado, entendíamos que ese procedimiento había quedado de hecho descartado.

Ahora bien; desde el momento que esa Comisión Directiva insiste en la resolución anterior, sin tomar en cuenta las observaciones nuestras, deseamos tenga la deferencia de explicarnos con la mayor claridad posible, en qué forma y de qué modo debiera constituirse el tribunal arbitral que ustedes propician, a fin de poder adoptar una resolución al respecto.

Estimaríamos, además, nos manifestaran la intervención que debiera corresponder a esa Comisión Directiva, en el supuesto caso que el procedimiento que nos aconsejase pudiera llevarse a la práctica.

Aparte de estas aclaraciones de fundamental importancia, deseamos conocer en forma clara y categórica el pensamiento de esa Comisión Directiva sobre los propósitos de unión y de concordia que exponíamos en nuestra anterior.

Necesitamos saber si comparte o no los deseos de este Consejo, y si está dispuesta —como lo estamos nosotros—a no omitir medios para cerrar definitivamente el triste ciclo de tirantez y de luchas fraticidas, e iniciar una nueva era de concordia e inteligencia entre la familia ferroviaria que se cobija en las dos entidades.

Esperando tomarán en cuenta lo que antecede y nos comunicaréis vuestra resolución a la mayor brevedad, fraternalmente os saluda—**Francisco Rosanova**, secretario general.

REGLAMENTACION DEL TRABAJO

Decreto del Poder Ejecutivo

A continuación publicamos los decretos reglamentarios del trabajo de los ferroviarios, fruto de la gran huelga de octubre asado, a fin de que los obreros y empleados, se compenetren de su contenido y exijan su extricto cumplimiento.

En los números sucesivos de **El Obrero Ferroviario**, daremos a conocer los demás decretos y resoluciones de la Dirección General de Ferrocarriles, que se complementan y aclaran los que van a continuación.

Buenos Aires, octubre 11 de 1917.

Considerando:

1º—Que en el conflicto actual surgido entre las empresas de ferrocarriles nacionales y su personal, la reglamentación del trabajo es una de sus determinantes más influyentes y decisivas;

2º—Que siendo el P. E. Nacional quien debe proceder a esa reglamentación por los aspectos que ella ofrece en cuanto a sus caracteres técnicos y administrativos, que derivados de una ley orgánica especial tienen un régimen propio cuya aplicación corresponde exclusivamente a la autoridad administrativa nacional, a quien la ley encomienda vigilar e imponer su cumplimiento.

3º—Que dada la naturaleza e importancia de los servicios públicos inherentes al transporte ferroviario, la suspensión prolongada de los mismos puede llegar a causar grandes trastornos, como ya ha sucedido en la huelga ferroviaria de 1912, sin que el gobierno ni ninguna de las entidades representativas de intereses económicos encontraran los medios de prevenirlos y menos de conjurar los grandes daños que produjo a la economía nacional en los 52 días de su duración, no obstante haber sido parcial, por estar circunscripta al personal de conductores de locomotoras;

4º—Que la ley general de ferrocarriles número 2873 faculta al P. E. de la Nación para dictar reglamentaciones sobre la materia, a cuyo cumplimiento están terminantemente obligadas las empresas;

5º—Que, por consiguiente y hasta tanto se promulgue la ley reglamentaria del trabajo ferroviario, actualmente a consideración del H. Congreso, procede adoptar provisionalmente por parte del P. E. las medidas conducentes a solucionar las divergencias suscitadas,

El Poder Ejecutivo de la Nación,

DECRETA:

Artículo 1º—La jornada diaria normal de 8 horas de trabajo efectivo, o 48 horas semanales, será la que corresponde al servicio ordinario de los obreros de talleres y demás empleados y obreros ferroviarios de la República, cuyas funciones estén directamente relacionadas con la seguridad y regularidad de la circulación de los trenes.

Art. 2º—Queda exceptuado del artículo anterior:

a) El personal de telegrafistas de las estaciones centrales o cabeceras y empleados de oficinas de las superintendencias generales, en que la intensidad del trabajo lo requiera, para los cuales la jornada deberá reducirse a 6 horas.

b) El personal de los servicios del tráfico en las estaciones intermedias y en los de la línea, los jefes, auxiliares y encargados de cargas y encomiendas, agentes de intercambio y boleteros, para los que, tratándose de trabajo discontinuo, podrá extenderse la jornada a 12 horas o 72 por semana.

c) El personal de trenes cuya jornada será de 8, 9 y 10 horas, o sean 48, 54 y 60 horas por semana como máximo, según se trate de trenes de pasajeros y maniobras, trenes mixtos, servicio de cargas y balastro, respectivamente; así como el personal de conservación de la vía para quien las jornadas serán de 10 horas diarias o 60 por semana.

d) Tratándose de servicios discontinuos en estaciones de poco tráfico en que es necesaria la permanencia del personal, podrá no limitarse la jornada de trabajo de éste, según sea la menor intensidad del tráfico de trenes, apreciada por la Dirección General de Ferrocarriles.

Art. 3º—La duración de los ciclos del trabajo continuo y de los descansos, será motivo de reglamentaciones especiales que se dictarán teniendo en cuenta las características de las funciones de cada servicio. Estas reglamentaciones deberán prever la distribución y número máximo de horas de trabajo, y mínimo de descanso. Las condiciones de admisión y ascensos, categorías de empleos y mínimos de sueldos, primas, salarios y viáticos, serán comunicadas a la Dirección General de Ferrocarriles.

Art. 4º—Las horas de trabajo efectivo que excedan al máximo previsto para cada ciclo y todo trabajo efectivo que entre dos períodos supere al máximo admitido, será considerado como trabajo extraordinario.

Art. 5º—En los casos accidentales que no hayan sido considerados en las reglamentaciones a que se refiere el artículo 3, las horas de trabajo extraordinarias se abonarán con 50 por ciento de aumento a las retribuciones que correspondan en unidades de horas, cuando el servicio sea diurno y con 100 por ciento cuando sea nocturno.

Art. 6º—En todo servicio de oficina que alcance a 6 horas continuas de trabajo, se otorgará un mínimo de 20 minutos para tomar alimento, computándose ese tiempo como servicio efectivo.

Art. 7º—Los empleados que no se hallen comprendidos en las reglamentaciones especiales que establezcan ciclos de trabajos y descansos consecutivos, no podrán ser privados de un día de descanso por cada 6 días de trabajo efectivo.

Art. 8º—En las oficinas donde trabajen más de tres empleados, el día de descanso a que se refiere el artículo anterior será alternado con un domingo o festivo y otro hábil.

Art. 9º—Al otorgarse el descanso semanal, no podrá recargarse las horas de servicio al resto del personal, salvo convención en contrario.

Art. 10.—Donde no sea posible relevar al personal continuamente por razones de servicio, los empleados tendrán derecho a gozar de una licencia semestral de 15 días o anual de 30, a opción de los interesados, en compensación de la falta del descanso hebdomadario.

Art. 11.—Con excepción de los comprendidos en el artículo anterior, a todo empleado u obrero en funciones de carácter permanente, y después de un año de servicio, se le concederán 15 días de licencia con goce de sueldo, en término de dos meses para su tramitación, salvo los casos de urgencia reconocida, en que se concederán de inmediato, o de exigencias impostergables del servicio que obligue a prorrogarlas.

Art. 12.—En los casos de faltas al servicio por enfermedad comprobada por certificados otorgados por el servicio médico del ferrocarril y que no se trate de accidentes del trabajo comprendidos en la ley número 9688, se concederá 45 días de licencia con goce de sueldo por año. La comprobación del uso injustificado de este beneficio, dará motivo a la inmediata exoneración del empleado.

Art. 13.—Cuando la enfermedad exceda del tiempo establecido en el artículo anterior la licencia podrá prorrogarse sin goce de sueldo de un mes por cada año de antigüedad en el servicio, reservándose el empleo durante ese tiempo hasta el límite de un año.

Art. 14.—Cuando el empleado deba presentarse a cumplir su servicio militar obligatorio, se reservará el empleo durante el tiempo del mismo y la reincorporación se hará con la presentación de la libreta de enrolamiento con las constancias de tal servicio.

Art. 15.—Todo traslado motivado por un cambio de destino deberá hacerse con el pago del viático y los gastos de movilidad que reglamentariamente correspondan para el empleado u obrero y su familia.

Art. 16.—Los traslados acordados a solicitud del personal, sólo darán derecho al otorgamiento del pasaje gratis para el solicitante y familia.

Art. 17.—En caso de traslados de personal de cualquiera que sea, la orden de traslado se comunicará con 10 días de anticipación, siempre que la duración del nuevo servicio sea mayor de dos meses.

Art. 18.—Si por diminución de trabajo las empresas se viesen obligadas a reducir el personal o modificar su categoría, lo harán de las clases inferiores a las superiores, teniendo en cuenta la antigüedad de servicio en la empresa.

Art. 19.—Las reglamentaciones especiales a que se refiere el art. 3, deberán ser formuladas y puestas en vigencia dentro de los treinta días siguientes a la normalización del tráfico ferroviario, declarada por la Dirección General de Ferrocarriles, a cuyo fin las empresas deberán presentar dichas reglamentaciones dentro de los 15 días de la fecha del presente decreto, y en caso de omisión, esas reglamentaciones serán directamente formuladas por la Dirección General de Ferrocarriles, en todo lo que se refiera a la distribución de las horas de trabajo y de descanso, así como a las condiciones de admisión de todo el personal cuyas funciones tengan directa atinencia con la regularidad y seguridad del tráfico.

Art. 20.—Las penalidades por el incumplimiento de las prescripciones de este decreto y de las reglamentaciones correlativas, serán las que establecen los artículos 91 y 93 de la ley número 2873.

Art. 21.—Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional, fecha, archívese.

REGLAMENTACION DEL TRABAJO

Buenos Aires, noviembre 21 de 1917.

Vista la comunicación pasada por la Dirección General de Ferrocarriles haciendo saber que las diversas empresas ferroviarias, en cumplimiento de la disposición contenida en el artículo 19 del decreto de fecha 11 de octubre pasado, han presentado a su consideración las diversas reglamentaciones especiales a que ese artículo hace referencia; y considerando:

1º Que de acuerdo con lo informado por la misma Dirección General de Ferrocarriles es indispensable introducir en esos reglamentos modificaciones que aseguren la mejor utilización del personal afectado a la seguridad y regularidad de la circulación de los trenes, dentro de un criterio racional y equitativo, consultando la naturaleza de cada servicio.

2º Que hasta la fecha se ha carecido de la reglamentación completa que autoriza la ley número 2873, y, en consecuencia, de las informaciones y estadísticas del rendimiento útil del trabajo de los ferroviarios, lo que impone la necesidad de estudiar los resultados de la presente reglamentación en relación a las peculiaridades de nuestro tráfico, dentro del período de los horarios vigentes para los diversos servicios hasta el 30 de abril del año próximo venidero.

3º Que en especial en lo que se refiere a los servicios de carga no diagramados, esa comprobación experimental se hace aún más necesaria dada la divergencia fundamental de criterio con que son apreciados esos servicios por empresas y obreros, sosteniendo las primeras la necesidad de llevar la jornada máxima hasta 12 horas, dentro del ciclo de sesenta horas semanales, para darle la elasticidad requerida al mejor aprovechamiento del personal, y los segundos que debe fijarse en las diez horas correspondientes a la jornada media.

4º Que aclarando el artículo 2 en sus incisos b y c del decreto de fecha 11 de octubre pasado, las 12 horas a que se refiere la última parte del inciso b deben entenderse aplicables a aquellos casos en que dentro de la prestación efectiva haya interrupciones de servicio de una duración comprendida entre 2 y 3 horas, apreciadas en unidades no menores de una hora; que para interrupciones del tráfico comprendidas entre una y dos horas de trabajo efectivo será de 10 horas, y que, finalmente, la jornada de 10 horas a que se refiere el inciso c para los peones de cuadrilla debe interpretarse como de ocho horas de trabajo efectivo, sin incluír en ellas el tiempo empleado por el personal para trasladarse del punto de residencia al de trabajo, ni el fijado para las comidas.

5º Que por lo que respecta al régimen del trabajo de los telegrafistas afectados al servicio ferroviario se hace indispensable reunir elementos de juicio que permitan establecer con precisión los diversos grados de intensidad de ese trabajo para fijar los horarios dentro de las normas establecidas por el decreto de 11 de octubre citado;

El Poder Ejecutivo de la Nación,

DECRETA:

Artículo 1º Las disposiciones a que deberá sujetarse en adelante el trabajo en los servicios de los ferrocarriles nacionales en cuanto no se hallen comprendidos en las disposiciones del decreto de 11 de octubre y sus aclaraciones contenidas en el considerando 3 del presente decreto, serán las del siguiente reglamento, quedando, en consecuencia, derogadas todas las disposiciones de carácter reglamentario que se le opongan.

PERSONAL DE MAQUINAS

MAQUINISTAS, FOGUISTAS, PASALEÑAS

Prescripciones generales

a) A los efectos de la aplicación del presente reglamento y tomada por base la intensidad del tráfico y la potencialidad de los medios de transporte, las líneas se clasificarán como de primera y segunda categoría. La incorporación de una línea, ya sea en carácter definitivo o transitorio, dentro de la última de las categorías mencionadas, requerirá una resolución del Poder Ejecutivo.

b) Con el objeto de asegurar el estricto cumplimiento de la presente reglamentación, las empresas ferroviarias deberán presentar a la consideración de la Dirección General de Ferrocarriles con la debida anticipación los diagramas de trabajo de los diferentes servicios de trenes, los cuales serán colocados en lugar visible en todos los depósitos con 15 días de anticipación a su vigencia.

c) Si durante el servicio y como consecuencia de cualquiera causa imprevista el trabajo excediese de los límites fijados en los diagramas correspondientes, el personal hará las observaciones del caso en un registro especial visado por la Dirección General de Ferrocarriles, que deberá ser revisado diariamente por el personal de la empresa.

Quincenalmente las empresas remitirán a la Dirección General de Ferrocarriles la lista completa de los recargos habidos, especificando sus causas y las medidas que deben haber tomado para evitarlos.

d) Sin perjuicio de las modificaciones que deberán introducirse en los diagramas correspondientes, las empresas compensarán al personal que haya resultado recargado en su trabajo, abonándole por el tiempo de recargo el salario correspondiente a trabajo extraordinario, considerándose como tal:

1º Todo trabajo efectivo que supere al máximo previsto para cada ciclo.

2º Todo trabajo efectivo que supere al máximo admitido entre dos períodos de reposo.

Las fracciones de horas comprendidas entre 0 y 15 minutos no serán tomadas en cuenta; las comprendidas entre 15 y 30 minutos se computarán por media hora y las mayores de 30 minutos, por una hora.

e) Las disposiciones del inciso c) no regirán en los casos de atrasos o accidentes, para el personal que resulte negligente o culpable, a juicio de la Dirección General de Ferrocarriles.

f) El personal de máquinas que trabaja bajo diagrama, no podrá valerse de la mayor duración del período de trabajo sobre el previsto en los diagramas para abandonar el servicio, así como queda terminantemente prohibido a la empresa exigir la continuación del turno a un personal cuyo descanso haya quedado reducido a ocho horas o menos. Dentro del cumplimiento de un período diagramado el personal no estará obligado a hacer otros trabajos que los previstos en el diagrama.

En los servicios sin diagramas las empresas no podrán obligar al personal a continuar el servicio cuando lleguen a un galpón o estación con el tiempo máximo fijado por el reglamento, ni podrán exigir que tome servicio antes de que haya cumplido los descansos mínimos a que tiene derecho.

g) Para los casos especiales la Dirección General de Ferrocarriles podrá autorizar la fijación de diagramas que no estén en un todo conformes con las prescripciones de la presente reglamentación, siempre que a su juicio el recargo impuesto esté debidamente compensado con descansos.

h) Será considerado como trabajo efectivo:

1º El tiempo que necesita el personal de máquinas en el galpón para llevar a cabo sus obligaciones y las operaciones para tomar y dejar la máquina, así como el que requiera para trasladarse de un punto a otro de la línea para tomar o dejar servicio.

2º Todo el tiempo durante el cual el personal no estando autorizado a desentenderse de todo servicio tiene a su cargo y bajo su responsabilidad la máquina.

3º Todos los períodos de tiempo durante los cuales el personal está autorizado a desentenderse de todo servicio, pero cuya duración sea inferior a **dos (2) horas.**

i) Para los servicios diagramados la duración mínima de los descansos en galpón cabecera será: de **doce (12) horas** para una permanencia fuera de residencia igual o menor de **veinticuatro (24)** horas, a las cuales se agregarán **tres (3)** horas más por cada día que se prolongue esa permanencia. Las fracciones de día menores a **un medio (1|2)**, darán derecho a un suplemento de **dos (2) horas.**

Tratándose de líneas de 2a. categoría, la primera y dos últimas de las cifras indicadas podrán reducirse a once (11), dos (2) y una (1), respectivamente.

j) Para condiciones especiales de tráfico, para las playas de maniobra de movimiento reducido, en que la Dirección General de Ferrocarriles autorice los servicios discontinuos, el tiempo que separa dos descansos consecutivos será a lo más de **catorce (14)** horas, de las cuales sólo serán de trabajo efectivo las que para cada servicio marque el reglamento. En general, un ciclo de servicio discontinuo deberá ser seguido por otro de servicio contínuo.

k) En los casos de descanso consecutivo en residencia, de cada dos descansos se considerará uno como si tuviera lugar fuera de ella.

l) La duración del ciclo, los grandes descansos, las horas máximas de trabajo efectivo y los descansos mínimos en galpón afuera, se establecerán de acuerdo con lo que a continuación se fija para cada clase de servicio. Los grandes descansos tendrán siempre lugar en residencia.

m) Independientemente del cumplimiento de las prescripciones establecidas en la presente reglamentación, las empresas deberán siempre que con ello no se disminuya la utilización del personal de máquinas establecer sus diagramas de trabajo en forma tal que se cumplan en el mayor grado posible las siguientes normas:

Igualdad de separación entre los grandes descansos. Duración de los grandes descansos: **treinta y seis (36)** horas.

Duración de las jornadas de trabajo. **ocho (8), nueve (9) y diez (10)**, horas, respectivamente, según la naturaleza de los servicios.

Igualdad de duración de los descansos parciales.

Asegurar la vuelta del personal a la residencia el mayor número de veces posible.

Que en cada intervalo de **veinticuatro (24)** horas, contadas a partir de la iniciación del trabajo, haya un solo período del mismo.

SERVICIO DE PASAJEROS

TRENES DIRECTOS

Ciclo

a) En un ciclo de **catorce (14)** días como máximo las horas de trabajo efectivo comprendidas dentro de él no podrán exceder de **noventa y seis (96).**

b) A continuación del período de trabajo correspondiente al 13º día, así como el intermedio del ciclo, el personal tendrá un gran descanso, cuya duración no podrá ser inferior a **treinta y dos (32)** horas en las líneas de primera categoría y veintiocho (28) en las de segunda.

La suma mínima de las horas correspondientes a esos dos grandes descansos será de sesenta y seis (66) y sesenta y dos (62), respectivamente; y el intervalo de tiempo que los separa, no podrá ser mayor de siete (7) días.

PERIODOS DE TRABAJO

a) En servicio continuo el trabajo máximo efectivo podrá ser hasta de ocho (8) horas, **treinta (30)** minutos; y en servicio discontinuo, hasta de **nueve (9)** horas.

b) El kilometraje en un período de trabajo no podrá exceder de los límites que de acuerdo con la importancia, naturaleza y velocidad de los trenes fije la Dirección General de Ferrocarriles, a cuyo efecto se considerará la cifra de 260 kilómetros como recorrido medio normal correspondiente a la jornada de **ocho (8)** horas.

c) En los servicios que a juicio de la Dirección General de Ferrocarriles lo requieran, cada máquina deberá ser dotada de dos foguistas.

DESCANSOS EN GALPON AFUERA

a) Todo período de trabajo deberá ser seguido, en galpón afuera, de un descanso cuya duración mínima deberá ser de doce (12) horas, o de un tiempo igual al de las horas trabajadas, aumentadas en un **cincuenta por ciento (50 por ciento)** siempre que no sea inferior a **nueve (9)** horas.

Tratándose de líneas de segunda categoría, las dos primeras cifras indicadas podrán ser reducidas a **once y cuarenta por ciento (11 y 40 por ciento)**, respectivamente.

TRENES LOCALES

(Para todos los trenes de tráfico intenso en las sesiones urbanas.)

Ciclo

a) En un ciclo de **siete (7)** días como máximo, las horas de trabajo efectivo comprendidas dentro de él no podrán exceder de **cuarenta y ocho (48).** Para tener en cuenta la mayor intensidad de este trabajo, las horas totales del mismo dentro del ciclo serán computadas con **un diez por ciento (10 o|o)** de aumentos.

b) A continuación del período de trabajo correspondiente al **sexto** (6º) **día**, el personal tendrá un gran descanso, cuya duración será igual a la diferencia entre el número de horas contenidas en la semana y el de las horas trabajadas y descanso parciales, siempre que no sea inferior a treinta y dos (32).

Períodos de trabajo

El trabajo máximo efectivo podrá ser hasta de **ocho (8)** horas **treinta (30)** minutos; pero en cada período de **tres (3)**, días contados de la iniciación del ciclo, las horas efectivas no podrán exceder de **veinticuatro (24).**

Descanso en galpón afuera

Serán los mismos que los establecidos para los trenes directos.

SERVICIO MIXTO

(Para los trenes cuya velocidad comercial exceda de **treinta y tres (33)** kilómetros por hora, los diagramas se establecerán de acuerdo con lo reglamentado para el servicio de pasajeros.)

Ciclo

a) En un ciclo de **catorce (14)** días como máximo, las horas de trabajo efectivo, comprendido dentro de él, no podrán exceder de **ciento ocho (108).**

b) A continuación del período de trabajo correspondiente al 13º día, así como en el intermedio del ciclo, el personal tendrá un gran descanso, cuya duración no podrá ser inferior a **treinta y dos (32)** horas en las líneas de primera categoría y **veintiocho (28)** en las de segunda. La suma mínima de las horas correspondientes a estos dos grandes descansos será de **sesenta y seis (66)** y **sesenta y dos (62)**, respectivamente, y el intermedio de tiempo que los separa no podrá ser mayor de **siete (7)** días.

Períodos de trabajo

a) En servicio continuo, el trabajo máximo efectivo podrá ser hasta de **nueve (9)** horas **y media**, y en servicio discontinuo hasta de **diez** (10) horas.

b) El kilometraje en un período de trabajo no podrá exceder de los límites que de acuerdo con la naturaleza, importancia y velocidad de los trenes, fije la Dirección General de Ferrocarriles, a cuyo efecto se considerará la cifra de 220 kilómetros como el reorrido medio normal correspondiente a la jornada de **nueve (9)** horas.

Descansos en galpón afuera

Todo período de trabajo deberá ser seguido, en galpón afuera, de un descanso cuya duración mínima deberá ser de **doce (12)** horas o de un tiempo igual al de las horas trabajadas, aumentadas en un 35 por ciento siempre que no sea inferior a **nueve (9)** horas.

Tratándose de líneas de segunda categoría las dos primeras cifras indicadas podrán ser reducidas a 11 y 30 o|o, respectivamente.

SERVICIO DE CARGA DIAGRAMADO

Ciclo

a) En un ciclo de **catorce (14)** días como máximo, las horas de trabajo efectivo comprendidas dentro de él no podrán exceder de **ciento veinte (120)**

b) A continuación del período correspondiente al 13º día, así como el intermedio del ciclo, el personal tendrá un gran descanso cuya duración no podrá ser inferior a **treinta y dos (32)** horas en la línea de primera categoría y **28** en las de segunda. La suma mínima de las horas correspondientes a esos dos grandes descansos será de **sesenta y seis (66)** y **sesenta y dos (62)**, respectivamente, y el intervalo de tiempo que los separa no podrá ser mayor de **siete (7)** días.

Períodos de trabajo

a) El trabajo máximo efectivo podrá **llegar hasta doce (12)** horas; pero si la jornada e nservicio continuo es mayor de **diez (10)** el personal deberá disfrutar dentro de ella de una interrupción de servicio de **cuarenta y cinco (45)** minutos, destinada a comida, la que será otorgada por la empresa en el punto que ella determine, de acuerdo con las necesidades del tráfico. **Tratándose de líneas secundarias, el intervalo de cuarenta y cinco (45) minutos podrá reducirse a treinta (30) minutos.**

b) El kilometraje en un período de trabajo no podrá exceder de los límites que, de acuerdo con la naturaleza, importancia y velocidad de los trenes, fije la Dirección General de Ferrocarriles, a cuyo efecto se considerará la cifra de doscientos (200) kilómetros, como el recorrido medio normal correspondiente a la jornada de diez (10) horas.

Descanso en galpón afuera

Todo período de trabajo deberá ser seguido, en galpón afuera, de un descanso

cuya duración no podrá ser inferior a **doce (12)** horas, salvo que el trabajo efectivo sea igual o inferior a **ocho (8)** horas, en cuyo caso el descanso podrá ser reducido a **diez (10)** horas. **Tratándose de líneas de segunda categoría, la primera y última de las cifras indicadas podrán ser reducidas a once (11) y nueve (9) respectivamente.**

SERVICIO SIN DIAGRAMA

Ciclo

a) En un ciclo de **siete (7)** días como máximo, las horas de trabajo efectivo comprendidas dentro de él, no podrán exceder de **sesenta (60).**

b) A continuación del período de trabajo correspondiente al **sexto día,** el personal tendrá un gran descanso igual a la diferencia entre el número de horas contenidas en una semana y el de horas trabajadas y de descansos parciales, siempre que no sea inferior a **treinta y seis (36)** en las líneas de primera categoría, y **treinta y dos (32)** en las de segunda.

Períodos de trabajo

El trabajo máximo efectivo podrá ser hasta de **diez horas y cuarenta y cinco minutos (10.45),** no pudiendo el kilometraje exceder de 200 kilómetros, y la empresa deberá tomar las disposiciones del del caso a fin de que no se haga seguir el servicio a un personal que manifiestamente no puede llegar a un galpón o estación sin excederse del límite fijado.

Tratándose de líneas de segunda categoría, el período de trabajo podrá extenderse hasta doce (12) horas, en las mismas condiciones que para los servicios diagramados.

Descansos

El descanso en galpón afuera tendrá una duración mínima de **doce (12)** horas y el correspondiente a galpón cabecera **diez y seis (16)** horas. **Tratándose de líneas de segunda categoría estas cifras podrán ser reducidas a once (11) y catorce (14), respectivamente.**

SERVICIO DE BALASTO

Ciclo

a) En un ciclo de **siete (7)** días como máximo, las horas de trabajo efectivas comprendidas dentro de él, no podrán exceder de **sesenta (60)** horas.

b) A continuación del período de trabajo correspondiente al **sexto (6º)** día, el personal tendrá un gran descanso igual a la diferencia entre el número de horas contenidas en una semana y el de horas trabajadas y descansos parciales, siempre que no sea inferior a **treinta y dos (32)** horas.

Períodos de trabajo

El trabajo máximo efectivo dentro de cada período será hasta de **diez (10)** horas; pero no se computará com tal, el intervalo de tiempo destinado a comida del personal si éste es igual o superior a **tres cuartos (3|4)** de hora.

SERVICIO DE MANIOBRA

a) En un ciclo de **siete (7)** días como máximo, las horas de trabajo efectivo (excepción hecha de los recargos que puedan resultar por los cambios de turno) no podrán exceder de **cuarenta y ocho (48)** horas.

b) En los servicios continuos y después del período de trabajo correspondiente al **sexto día,** el personal tendrá un gran descanso de **cuarenta (40) horas,** que, a los efectos del cambio de turno, podrá disminuirse a **ocho (8)** horas siempre que éstas se agreguen al descanso subsiguiente.

c) En los servicios discontinuos, el gran descanso será igual a la diferencia entre el número de horas contenidas en una semana y el de horas trabajadas y de descansos parciales, siempre que no sea inferior a **treinta y dos (32)** horas.

d) El trabajo efectivo dentro de cada período del mismo, no podrá exceder de **ocho (8)** horas, tanto en servicio continuo como discontinuo.

e) En casos excepcionales podrá ampliarse la jornada en **dos (2)** horas más, siempre que se disminuya en igual número de horas el trabajo del día siguiente o subsiguiente.

SERVICIO LOCAL DE CARGA

Este servicio se establecerá de acuerdo con lo especificado para los trenes de pasajeros directos.

SERVICIO "A ORDENES" EN DOMICILIO O GALPON

a) El servicio a órdenes se computará siempre a partir de la terminación del descanso mínimo que acuerda este reglamento para cada servicio o del que le haya sido fijado de antemano por la empresa siempre que sea superior a ese mínimo.

b) El personal no podrá estar anotado a órdenes por un tiempo mayor de diez **(10)** horas en galpón y **veinticuatro (24)** en domicilio.

c) Si durante el período de servicio a órdenes del personal no ha realizado ningún trabajo efectivo sus servicios no podrán ser requeridos a ningún efecto antes de haberse cumplido un intervalo de tiempo de **nueve (9)** horas.

d) El tiempo durante el cual el personal esté a órdenes en galpón sin efectuar ningún trabajo, será computado a los efectos de la avaluación del mismo dentro del ciclo en un **50 o|o.**

SERVICIO EN GALPON

Se establecerá de acuerdo con la jornada de **ocho (8)** horas ya sea en servicio continuo o discontinuo.

CAPATACES-LIMPIADORES, LIMPIADORES, ENCENDEDORES, LIMPIATUBOS, RECIBIDORES, LLAMADORES, LAVACALDERAS, REVISORES Y ENGRASADORES DE VEHICULOS, FOGUISTAS DE BOMBA

a) El servicio de este personal podrá ser continuo o discontinuo, correspondiendo este último tan sólo cuando no sea posible la aplicación del primero, en cuyo caso el período de tiempo que separa dos descansos consecutivos no podrá ser mayor de **catorce (14)** y el intervalo entre las prestaciones efectivas parciales, no podrá ser inferior a **una y media (1 1|2)** horas.

b) El personal se clasificará en tres categorías según la intensidad del trabajo.

Corresponde la primera categoría a todo el personal que tenga **ocho (8)** horas de prestación efectiva continua con interrupciones de servicio no mayores de **una (1)** hora.

La segunda categoría al que tenga **diez (10)** horas de prestación efectiva con interrupciones de servicio dentro de ella, comprendidas entre **una (1)** y **dos (2)** horas, medidas en unidades de **una (1)** hora.

La tercera categoría al que tenga **doce (12)** horas de prestación efectiva con interrupciones de servicio dentro de ella mayores de **dos (2)** horas, medidas en la misma forma.

c) El total de las horas de servicio cada **siete (7)** días, excepción hecha de los recargos que puedan provenir de los cambios de turno, no podrá exceder de **cuarenta y ocho (48), cincuenta y cuatro (54)** y **sesenta (60)** horas, según que se trate de personal clasificado dentro de la primera, segunda o tercera categoría.

d) En los servicios continuos, después del **sexto (6)** día de trabajo. el personal tendrá un gran descanso cuya duración será de **cuarenta, treinta y ocho o treinta y seis horas,** según que esté clasificado dentro de la primera, segunda o tercera categoría.

Estos descansos podrán ser reducidos del número de horas necesarias para efectuar los cambios de turno, siempre que sean agregadas al descanso siguiente o subsiguiente.

e) En caso de los servicios discontinuos, después del sexto día de trabajo, el personal tendrá un gran descanso. igual a la diferencia entre el número de horas contenidas en la semana y el de horas trabajadas y de descansos parciales, siempre que no sea inferior a **treinta y dos (32)** horas.

f) Será obligación de las empresas el justificar ante la Dirección General de Ferrocarriles la aplicación, en cada caso, de la jornada mayor de **ocho (8)** horas.

g) En casos excepcionales, podrá ampliarse la jornada en **dos (2)** horas más, siempre que se disminuya en igual número de horas el trabajo del día siguiente o subsiguiente.

PERSONAL DE TRENES
GUARDATRENES Y GUARDAENCOMIENDAS

Servicio de pasajeros (trenes locales y generales), de carga, mixtos, hacienda y balasto.

Prescripciones generales

a) A los efectos de la aplicación del presente reglamento, y tomada por base la intensidad del tráfico y la potencialidad de los medios de transporte, las líneas se clasificarán como de primera y segunda categorías. La incorporación de una línea, ya sea en carácter definitivo o transitorio, dentro de la última de las categorías mencionadas, requerirá una resolución del P. E.

b) Con el objeto de asegurar el estricto cumplimiento de la presente reglamentación, las empresas ferroviarias deberán presentar a la consideración de la Dirección General de Ferrocarriles, con la debida anticipación, los diagramas de trabajo de los diferentes servicios de trenes, los cuales serán colocados en lugar visible en los puntos terminales de servicio con quince (15) días de **anticipación.**

c) Si durante el servicio y como consecuencia de cualquier causa imprevista, el trabajo excediese de los límites fijados en los diagramas correspondientes, el personal hará las observaciones del caso en un registro especial. visado por la Dirección General de Ferrocarriles, que estará a disposición del personal en todas las estaciones o galpones. Dicho libro deberá ser revisado diariamente por el personal de la empresa.

Quincenalmente las empresas remitirán a la Dirección General la lista completa de los cargos habidos, especificando sus causas y las medidas que deben haber tomado para evitarlos.

d) Sin perjuicio de las modificaciones que deberán introducirse en los diagramas correspondientes, las empresas compensarán al personal que haya resultado recargado en su trabajo, abonándole por el tiempo de recargo el salario correspondiente al trabajo extraordinario, considerándose como tal:

1º Todo trabajo efectivo que supere al máximo previsto para cada ciclo.

2º Todo trabajo efectivo que supere al máximo admitido entre dos períodos de reposo.

Las fracciones de horas contenidas entre **cero (0)** y **quince (15)** minutos no serán tomadas en cuenta; las comprendidas entre **quince (15) y treinta (30)** minutos se computarán por media hora, y las mayores de **treinta (30)** minutos por **una (1)** hora.

e) Las disposiciones del inciso c) no regirán en los casos de atrasos o accidentes para el personal que resulte negligente o culpable a juicio de la Dirección General.

f) El personal de trenes que trabaja bajo diagramas, no podrá valerse de la mayor duración del período de trabajo sobre el previsto en los diagramas para abandonar el servicio, así como queda terminantemente prohibido a las empresas exigir la continuación del turno a un personal cuyo descanso haya quedado accidentalmente reducido a **siete (7)** horas, o menos. Dentro del cumplimiento de un período diagramado, el personal no estará obligado a hacer otros trabajos que los previstos en el diagrama.

En los servicios sin diagrama las empresas no podrán obligar al personal a continuar trabajando cuando llegue a un galpón o estación con el tiempo máximo fijado por el reglamento, ni podrán exigir que tome servicio antes de que haya cumplido los descansos mínimos a que tiene derecho.

g) Para los casos especiales, la Dirección General de Ferrocarriles podrá autorizar la fijación de diagramas que no estén en un todo conformes con las prescripciones de la presente reglamentación. siempre que, a su juicio, el recargo impuesto esté debidamente compensado con descansos.

h) Será considerado como trabajo efectivo:

1º El tiempo que necesita el personal de trenes para llevar a cabo sus obligaciones, así como el que requiere para trasladarse de un punto a otro de la línea para tomar o dejar servicio.

2º Todo el tiempo durante el cual el personal, no estando autorizado para desentenderse de todo servicio, tiene a su cargo y bajo su responsabilidad el tren.

3º Todos los períodos de tiempo durante los cuales el personal está autorizado a desentenderse de todo servicio, pero cuya duración sea inferior a **una hora y media (1 1|2).**

i) Para los servicios diagramados, la duración mínima de los descansos en residencia, será de **once (11) horas,** para una permanencia fuera de ella igual o menor de **veinticuatro (24)** horas, a las cuales se agregarán dos horas más por cada día que se prolongue su permanencia fuera de la residencia. Las fracciones de día menores de **un medio (1|2)** darán derecho a un suplemento de **una (1)** hora. **Tratándose de líneas de segunda categoría, la primera de las cifras indicadas podrá reducirse a diez (10).**

j) Para condiciones especiales de tráfico en que la Dirección General de Ferrocarriles autorice los servicios discontinuos, el tiempo que separa dos descansos consecutivos será a lo más de **quince horas (15),** de las cuales sólo serán de trabajo efectivo las que para cada servicio marque el reglamento. En general, un ciclo de servicio discontinuo deberá ser seguido por otro de servicio continuo.

k) En los casos de descansos consecutivos en residencia, de cada **dos (2)** descansos se considerará **uno (1),** como si tuviera lugar fuera de ella.

l) La duración del ciclo, los grandes descansos, las horas máximas de trabajo efectivo y los descansos mínimos fuera de residencia, se establecerán de acuerdo con lo que a continuación se fija para cada clase de servicio. Los grandes descansos tendrán lugar en residencia.

m) Independientemente del cumplimiento de las prescripciones establecidas en la presente reglamentación, las empresas deberán, siempre que con ello no se disminuya la utilización del personal de trenes, establecer sus diagramas de trabajo en forma tal que se cumplan en el mayor grado posible las siguientes normas:

Igualdad de separación entre los grandes descansos.

Duración de los grandes descansos: **treinta y seis (36) horas.**

Duración de la jornada de trabajo: **ocho (8), nueve (9) y diez (10)** horas, respectivamente, según la naturaleza de los servicios.

Igualdad de duración de los descansos parciales.

Asegurar la vuelta del personal a la residencia el mayor número de veces posible.

Que en cada intervalo de (24) veinticuatro horas, contadas a partir de la iniciación del trabajo, haya un solo período del mismo.

SERVICIO DE TRENES DE PASAJEROS

Ciclo

a) En cada ciclo de **catorce (14)** días como máximo, las horas de trabajo efectivo, comprendidas dentro de él, no podrán exceder de **noventa y seis (96).**

b) A continuación del período de trabajo correspondiente al 13º día así como en el intermedio del ciclo, el personal tendrá un gran descanso cuya duración no podrá ser inferior a **treinta (30)** horas, en las líneas de **primera categoría** y **veintiocho (28)** horas en las de segunda. El intervalo que separa esos dos grandes descansos, no podrá ser mayor de **siete (7)** días.

Períodos de trabajo

Tanto en el servicio contínuo como en el discontinuo el trabajo máximo efectivo dentro de cada período podrá ser hasta de **diez (10)** horas.

Descanso fuera de residencia

Todo período de trabajo deberá ser seguido fuera de residencia de un descanso cuya duración mínima será igual al de las horas trabajadas, siempre que no sea inferior a **ocho (8)** horas.

SERVICIO DE TRENES MIXTOS

a) En un ciclo de **catorce (14)** días como máximo, las horas de trabajo efectivo, comprendidas dentro de él, no podrán exceder de **ciento ocho (108).**

b) A continuación del período de trabajo correspondiente al 13º día, así como en el intermedio del ciclo, el personal tendrá un gran descanso cuya duración no podrá ser inferior a **treinta (30)** horas, en las líneas de primera categoría y **veintiocho (28)** horas en las de segunda. El intervalo que separa esos dos grandes descansos, no podrá ser mayor de **siete (7)** días.

Períodos de trabajo

Tanto en el servicio contínuo como en el discontínuo, el trabajo máximo efectivo, dentro de cada período, podrá ser hasta de **once (11)** horas.

Descanso fuera de residencia

Todo período de trabajo deberá ser seguido, fuera de residencia, de un descanso cuya duración mínima será igual al de las horas de trabajo efectivo, siempre que no sea inferior a 8 horas. **En las líneas de segunda categoría, el descanso mínimo podrá ser reducido a diez horas.**

SERVICIO DE TRENES DE CARGA, ESPECIALES Y DE HACIENDA — SERVICIO DIAGRAMADO—CICLO.

a) En un ciclo de 14 días como máximo, las horas de trabajo efectivo comprendidas dentro de él, no podrán exceder de 120.

b) A continuación del período de trabajo correspondiente al **13º día, así como** en el intermedio del ciclo, el personal tendrá un gran descanso cuya duración no podrá ser inferior a **30 horas** en las líneas de primera categoría y a **28 horas** en las de segunda. El intervalo que separa esos dos grandes descansos no podrá ser mayor de 7 días.

Períodos de trabajo

Tanto en el servicio contínuo como en el discontinuo, el trabajo máximo efectivo, dentro de cada período, podrá ser hasta de 12 horas.

Descansos

Todo período de trabajo deberá ser seguido fuera de residencia de un descanso cuya duración mínima será de **11** horas o de un tiempo igual al de las horas trabajadas siempre que no sea inferior a 8 horas. **Tratándose de líneas de segunda categoría, la primera de las cifras indicadas podrá ser reducida a 10.**

SERVICIO SIN DIAGRAMA

Ciclo

a) En un ciclo de **siete (7)** días, como máximo, las horas de trabajo efectivo comprendidas dentro de él, no podrán exceder de **sesenta (60).**

b) A continuación del período de trabajo correspondiente al 6º día, el personal tendrá un gran descanso igual a la diferencia entre el número de horas contenidas en una semana y el de horas trabajadas y de descansos parciales siempre que no sea inferior a **treinta y dos (32)** horas en las líneas de primera categoría y a **treinta (30) en las de segunda.**

Períodos de trabajo

El trabajo efectivo dentro de cada período no podrá exceder de **doce (12)** horas, y la empresa deberá tomar las disposiciones del caso, a fin de que no se haga seguir el servicio a un personal que manifiestamente no puede llegar a un punto de relevo sin excederse en el límite fijado.

Descansos

El descanso fuera de residencia tendrá **una duración mínima de once (11) horas,** salvo que el trabajo efectivo sea igual o inferior a **nueve (9)** horas, en cuyo caso el descanso podrá ser limitado a **diez (10)** horas.—El descanso en **residencia** será de **doce (12)** horas. Tratándose de líneas de segunda categoría, la primera y dos últimas de las cifras indicadas, podrán reducirse a **diez (10), nueve (9)** y **once (11),** respectivamente.

SERVICIO DE TRENES DE BALASTO

a) En un ciclo de **siete (7)** días como, máximo, las horas de trabajo efectivo comprendidas dentro de él no podrán exceder de sesenta (60).

b) A continuación del período de trabajo correspondiente al 6º día, el personal tendrá un gran descanso igual a la diferencia entre el número de horas contenidas en una semana y el de horas trabajadas y de descansos parciales, siempre que no sea inferior a **treinta y dos** (32) horas .

c) El trabajo efectivo **dentro de cada** período será hasta de diez (10) **horas,** pero no se computará **como** tal el intervalo de tiempo destinado a **comida** del personal, si éste es igual o **superior** a tres cuartos (3|4) de **hora.**

SERVICIO A ORDENES EN DOMICILIO O GALPON

a) El servicio a órdenes, se comparará siempre a partir de la terminación del descanso mínimo que acuerda este reglamento para cada servicio o del que le haya sido fijado de antemano por la empresa, siempre que sea superior a ese mínimo.

b) El personal no podrá estar anotado a órdenes por un tiempo mayor de doce (12) horas en galpón o estación y **treinta (30) horas** de **domicilio.**

c) Si durante el período de servicio a órdenes el guarda no ha efectuado ningún trabajo efectivo, sus servicios no podrán ser requeridos a ningún efecto antes de haberse cumplido un intervalo de tiempo de ocho (8) **horas.**

d) El tiempo durante el cual el personal de trenes está a órdenes en galpón sin efectuar ningún trabajo, será computado a los efectos de la avaluación del mismo dentro del ciclo, en un (50) por ciento.

PERSONAL DE ESTACIONES

Jefes, segundos jefes, auxiliares, señaleros, personal de maniobras, cambistas, guardabarreras.

a) El servicio de este personal podrá ser contínuo o discontínuo, correspondiendo este último, tan sólo cuando no sea posible la aplicación del primero, en cuyo caso, el período de tiempo que separa dos descansos consecutivos no podrá ser mayor de 15 horas; y el intervalo entre las prestaciones efectivas parciales, no podrá ser inferior a una hora y media.

b) En cada período de 24 horas contadas a partir de la iniciación del ciclo, no podrá haber más que un período de trabajo, ya sea contínuo o discontínuo.

c) El personal se clasificará en cuatro categorías según la intensidad del trabajo:

Corresponde la primera categoría a todo personal que tenga 8 horas de prestación efectiva, con interrupciones de servicio no mayores de 1 hora.

La segunda categoría, al que tenga 10 horas de prestación efectiva, con interrupciones de servicio dentro de ella, comprendidas entre 1 y 2 horas medidas en unidades de 1 hora.

La tercera categoría al que tenga 12 horas de prestación efectiva con interrupciones de servicio dentro de ella, comprendidas entre 2 y 3 horas, medidas en la misma forma.

La cuarta categoría corresponderá a todo el personal cuyo trabajo no está comprendido dentro de los límites de las anteriores y para el cual se establecerán diagramas especiales aprobados por la Dirección General de Ferrocarriles.

d) Después de cada período de trabajo el personal deberá tener un descanso mínimo de ocho horas si reside en la estación, y de nueve si reside fuera de ella.

e) El personal tendrá un día franco cada 7 días.

f) El personal no podrá tener más de 14 días de trabajo nocturno durante el mes, y en lo posible por períodos no mayores de 7 días.

g) A los efectos del cambio de turno podrán reducirse las horas correspondientes al franco semanal recargando el trabajo, siempre que se agregue igual número de horas al franco subsiguiente.

Art. 2º La Dirección General de Ferrocarriles informará al Ministerio de Obras Públicas en la fecha arriba fijada, sobre los resultados obtenidos en la aplicación del presente reglamento.

Art. 3º Comuníquese, publíquese, dese al registro nacional y pase a sus efectos a la Dirección General de Ferrocarriles.

NOTA DE LAS EMPRESAS

Condiciones expresamente aceptadas ante el Ministerio de Obras Públicas, según nota del 13 de octubre de 1917, por las distintas empresas ferroviarias, para la vuelta al trabajo del personal actualmente en huelga:

1º—Aceptar una ley de jubilaciones y pensiones en forma de contrato y caja individualizada para el personal de cada empresa sobre base actuarial y los aportes del proyecto sancionado por la cámara de diputados.

2º—Acordar un 10 por ciento de la suma total de sueldos hasta $ 300 moneda nacional, para que se distribuya en la proporción que se considere conveniente, sobre los qué regían el 1º de agosto último, en forma de que el aumento recaiga en cantidad mayor sobre los sueldos más pequeños. (Las empresas de los ferrocarriles Central Córdoba, Compañía General, Rosario Puerto Belgrano y Noreste Argentino no se comprometen a hacer efectivo el aporte de la jubilación ni el aumento de los sueldos hasta tanto aumenten sus tarifas en la proporción necesaria. El ferrocarril Central de Buenos Aires podrá abonar el aumento de 10 por ciento pero no las jubilaciones desde ya) .

3º—Suprimir el sistema de las multas.

4º—Readmitir en sus antiguos puestos a los huelguistas de 1912, de acuerdo con el compromiso contraído con el ex-presidente Sáenz Peña. (Las empresas entienden haberlo cumplido con estrictez.)

5º—Declarar que no habrá represalias de ninguna clase con el personal que haya tomado parte en la huelga.

Movimiento seccional

JUNIN

La nueva sección de esta localidad, de la cual es secretario el camárada Germán Icobalceta, ha instalado su secretaría en la calle España y Tedín, donde debe dirigirse toda correspondencia relacionada con la misma.

—A propósito de los trabajos divisionistas que viene realizando un núcleo de individuos que responden al asaltante Saavedra, la sección local de "La Fraternidad" dió a publicidad el siguiente manifiesto:

"A los trabajadores del riel:

La sección Junín, de la sociedad de maquinistas y foguistas "La Fraternidad", en su asamblea del día 2 de julio, consideró un deber de solidarizarse con la nueva sección de la Federación Obrera Ferrocarrilera, reorganizada el 2 del mes pasado, a raíz de la disolución de la vieja sección declarada por los delegados del Consejo Federal, compañeros Benvenuto y Villacampa; y, por lo tanto, acuerda:

1. Reconocer como auténtica a la nueva sección.

2. Ofrecerle su local para cualquier necesidad del gremio.

3. Expresar que vería con agrado la realización de asambleas mixtas de los dos gremios cuando las circunstancias lo requieran.

4. Desconocer en absoluto la institución de los "sindicatos autónomos", debido a que su constitución atenta directamente contra la unión y la salud de los gremios obreros.

¡Ferroviarios!

Esta es nuestra conducta, porque la neeva sección, al estar con el Consejo Federal, está con las más poderosas organizaciones del país, y porque deseamos apresurar la fusión ferroviaria.

!Viva la unidad obrera! !Viva "La Fraternidad".

Maquinistas y Foguistas."

VILLARS

Ha suspendido la rifa que tenía en circulación, de lo cual deben tomar nota los interesados.

Por falta de espacio

Hemos tenido que postergar hasta el próximo número la publicación del proyecto de reforma de los estatutos generales, un comentario respecto al proyecto de jubilación que hállase pendiente de las consideraciones del Senado y varios otros artículos y comentarios sobre asuntos de interés.